

# Nantes et le commerce maritime à la fin du Moyen Âge : essai de réinterprétation

Dans sa thèse, publiée en 1967<sup>1</sup>, Henri Touchard dresse un portrait devenu classique du commerce maritime nantais<sup>2</sup> selon lequel « Nantes a développé un commerce passif, morcelé aux mains des négociants étrangers. Sa prospérité lui vient de l'extérieur. Les Nantais ont fait de l'exceptionnelle position de leur ville une rente de situation. Sans beaucoup entreprendre, en restant, sauf exception, sur place et en venir le client, ils se sont efforcés de tirer le meilleur parti de leurs ports<sup>3</sup> ». La documentation réunie à l'occasion fait que peu de possibilités se sont depuis présentées de disposer de nouveaux fonds documentaires<sup>4</sup> – caractérisés par leur nombre limité et très souvent fragmentaires –, qui auraient permis de compléter ou de modifier ce tableau. Cependant, une réinterprétation peut être proposée : les concepts de dynamiques et de politiques territoriales auxquelles concourt l'obtention sollicitée de privilèges<sup>5</sup> permettent d'interroger et de nuancer cette « passivité » nantaise.

Deux périodes sont à distinguer. La première est le dernier quart du XIV<sup>e</sup> siècle. Après le rappel de la situation de la ville et les aspects de son commerce, nous en expliquerons les caractéristiques en soulignant la part qui revient aux initiatives

---

1. TOUCHARD, Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, les Belles lettres, 1967.

2. *Id*, *ibid.*, p. 27-45, carte XXIII, p. 409, et *passim*.

3. SARRAZIN, Jean-Luc, « Nantes et son espace économique à la fin du Moyen Âge », dans Alain CROIX (coord.), *Nantes dans l'histoire de France*, Nantes, Nantes-Histoire, 1991, p. 41-53, ici p. 52.

4. Voir, par exemple, FERREIRA, Elisa, « Bretons et Galiciens : une rencontre à la fin du Moyen Âge », dans Jean KERHERVÉ et TANGUY Daniel (éd.), *1491. La Bretagne, terre d'Europe*, actes du colloque international, Brest, 2-4 octobre 1991, organisé par le Centre de recherche bretonne et celtique (CNRS) de l'Université de Bretagne occidentale Brest-Quimper, Centre de recherche bretonne et celtique/Société archéologique du Finistère, p. 67.

5. Sur l'enjeu territorial des privilèges octroyés, BOCHACA, Michel, « Libourne et le commerce du sel dans la basse vallée de la Dordogne à la fin du Moyen Âge : enjeux et conflits », dans Jean-Claude HOCQUET et Jean-Luc SARRAZIN (dir.), *Le Sel de la baie : histoire, archéologie, ethnologie de sels atlantiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006, p. 235-243.

nantaises. La seconde période s’amorce dès le premier tiers du xv<sup>e</sup> siècle. L’élément nouveau est la venue puis l’installation des Castillans à Nantes. Leur importance a été soulignée par H. Touchard<sup>6</sup> : « Grâce à eux, Nantes, qui n’était, malgré ses avantages géographiques, qu’un marché local ou, au plus régional, devient l’un des centres de trafic international des côtes atlantiques et la Bretagne s’insère plus profondément dans les échanges entre sud et nord que stimulent les marchands méridionaux ». Des études récentes<sup>7</sup> permettent de renouveler le propos.

## Le commerce nantais à la fin du xiv<sup>e</sup> siècle

Née sur un promontoire rocheux placé entre l’Erdre et la Loire à l’est de leur confluence, Nantes est située sur la rive droite de la Loire en fond d’estuaire, à 56 kilomètres de son embouchure. Si la remontée de ce fleuve, selon *Le grant routtier...* de Pierre Garcie, est « tres dangereuse<sup>8</sup> », ce qui limite les tonnages des navires qui l’effectuent, Nantes n’en est pas moins un port attractif de rupture de charge, tout à la fois point de départ et débouché de routes fluviales qui, à partir de l’axe ligérien, ouvrent sur un hinterland très étendu grâce à un vaste réseau hydrographique. L’Erdre et la Sèvre nantaise offrent d’autres voies de pénétration, mais de moindre importance, l’une vers le bassin de la Vilaine, l’autre vers le Clissonnais.

La ville est également le lieu où se situent les premières lignes de pont enjambant le fleuve à partir de la mer. Ce franchissement est essentiel puisqu’au-delà, entre Nantes et Saumur, il n’existe qu’un seul pont, situé aux Ponts-de-Cé. Aussi, Nantes est-elle le point d’ancrage d’un important réseau routier qui ouvre vers le nord (Bretagne, Maine, Anjou, Normandie) et le sud (Vendée, Poitou et Aquitaine) et qui bénéficie de l’absence d’obstacles topographiques majeurs sur ces vastes espaces intérieurs constitués de plaines et de bas plateaux.

6. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, op. cit., p. 221.

7. CROIX, Alain (dir.), *Nantais venus d’ailleurs : histoire des étrangers à Nantes des origines à nos jours*, Rennes-Nantes, Presses universitaires de Rennes/Association Nantes-Histoire, 2007, p. 26-29 ; MOAL, Laurence, *L’étranger en Bretagne au Moyen Âge : présence, attitudes, perceptions*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008 ; *Id.*, « Le rétablissement de la bourse d’Espagne à Nantes par le roi de France en 1493 », *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 145, p. 127-152 ; *Id.*, « Les Castillans à Nantes aux xv<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles : négoce et notabilité », dans CÉDRIC QUERTIER, ROXANE CHILÀ et NICOLAS PLUCHOT (dir.) *Arriver en ville : les migrants en milieu urbain au Moyen Âge*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2013, p. 261-281.

8. GALLICÉ, Alain et TRÉMEL, Philippe, « La navigation dans l’estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge », dans LOÏC MÉNANTEAU et ALAIN GALLICÉ (éd.), *Pour une géoarchéologie des estuaires, Æstuariorum, cultures et développement durable*, n° 5, 2004, p. 257-258, 273. La formule vaut pour 1483, mais elle doit valoir également un siècle plus tôt.

Ainsi la situation de Nantes est-elle celle d'un carrefour de tout premier ordre.

Le premier espace économique qui se distingue autour de Nantes est celui destiné à lui assurer l'approvisionnement en produits agricoles, en vin (« vin nantais »), et en matières premières (bois, pierre,...). Cette emprise économique s'accompagne d'une mainmise du capital urbain sur cet espace (achats de censives, de rentes, voire de seigneureries). L'extension de cette zone peut être évaluée à quelque cinq lieues.

Toutefois, le ravitaillement en viande, poisson, céréales et autres produits agricoles, en matières premières (bois, fer, étain, plomb...) et en produits artisanaux (textiles...) requiert des zones plus vastes. Pour la viande et les poissons, l'aire d'approvisionnement est diffuse et s'étend sur une large partie du Nantais. Quant aux céréales, dont le trafic est fluctuant en raison de l'irrégularité des récoltes et des vicissitudes politiques, il est fait appel, par la Loire, aux pays d'amont, et, par la mer, aux campagnes du Vannetais ou encore de Cornouaille et du Penthivère, voire, en cas de nécessité, à d'autres sources plus lointaines. Ainsi Nantes concentre-t-elle des excédents céréaliers qu'elle réexpédie en partie (sauf interdiction) et il en est de même pour les autres produits que Nantes reçoit.

L'axe principal des échanges est la Loire, et Nantes est plus alors tournée plus vers le fleuve que vers la mer. Sur cet axe, elle assure une fonction d'entrepôt et de transit, d'abord pour les deux produits phares du commerce médiéval : le sel et le vin. Pour le sel, Nantes bénéficie de sa proximité des zones salicoles de la baie de Bourgneuf et du pays guérandais, et également de l'institution de la gabelle qui fait de la route ligérienne, depuis 1343, la seule par laquelle les greniers à sel français<sup>9</sup> peuvent se ravitailler en sel breton. Le sel constitue, à la « montée », la quasi-totalité du fret (14 000 muids en moyenne au XIV<sup>e</sup> siècle, dont 85 % destinés au marché français). Le « vin d'amont », dont l'origine est variée (Anjou, Saumurois, Touraine, Blésois, Chinonais, Orléanais voire Beaunois, ou encore Poitou ou Thouarsais), constitue l'essentiel du trafic à la « descente ». Vin et sel assurent 90 % du commerce ligérien. La gamme des produits échangés reste limitée, et Nantes ne « commande » pas l'espace ligérien.

Les liaisons routières en lien avec les ponts de Nantes assurent un trafic, bien informé au XV<sup>e</sup> siècle, et qui, dès la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, doit porter sur des produits de même nature : produits textiles, mercerie, laines fines, peaux, beurre...

Quant au trafic maritime de Nantes, il porte avant tout sur des produits originaires de zones proches : aux entrées de sel, de céréales, de poissons, correspondent, aux sorties, le « vin d'amont », les céréales réexpédiées. Ce vin gagne le sud de la Bretagne, et, plus modestement, la Normandie, la Flandre et l'Angleterre, où sont consommés de préférence les vins de Bordeaux ou d'Aunis. Ce commerce du vin

---

9. DUPONT-FERRIER, Gustave, *Étude sur les institutions financières à la fin du Moyen Âge*, 2 vol., Paris, Firmin-Didot, 1930-1932, t. 1, p. 138-142, carte III-IV.

n'est pas négligeable, mais les quantités embarquées ne peuvent être comparées à celles expédiées à partir de Bordeaux ou de La Rochelle. D'autre part, ce commerce maritime du vin à partir de Nantes est largement aux mains des Vannetais (pour 60 %), et aucun navire ni aucun commerçant de Nantes ne fréquente régulièrement les marchés bordelais ou rochelais. Cette dépendance nantaise se retrouve pour le commerce du fer en provenance d'Espagne, de l'étain et du plomb acheminés d'Angleterre, des draps venant de Rouen, d'Angleterre, de Flandre, et encore des toiles d'Allemagne. Ces produits textiles, qui s'ajoutent à ceux venus par voies terrestres, font de Nantes, sans doute, dès cette époque, le plus grand centre de commerce textile en Bretagne<sup>10</sup>.

Cette passivité maritime est toutefois à nuancer. En effet, tout au long du xiv<sup>e</sup> siècle, au hasard d'une documentation, dont le caractère lacunaire est à rappeler, se rencontrent des navires et des marchands nantais. Des navires de tonnages variés : en 1308-1309, deux à Libourne et cinq à Bordeaux qui embarquent respectivement 112, 117, 108, 42, 56 et 13 tonneaux de vin pour l'Angleterre<sup>11</sup> ; entre 1359 et 1362, onze à Vannes (avec une moyenne 8,5 tonneaux)<sup>12</sup> ; en 1403, un fait route vers Le Crotoy<sup>13</sup> ; et dans un extrait de compte de 1412, quatre navires et leurs marchands chargent du vin pour la Flandre ou la Bretagne<sup>14</sup>. Des marchands encore : en 1323-1324, Henry de Nantes est signalé avec des lamproies dans le Sussex<sup>15</sup> ; en 1381, une reconnaissance de dettes atteste d'un emprunt de Rochelais auprès de négociants nantais<sup>16</sup> ; en 1383, Martin Laillier obtient un sauf-conduit vers l'Angleterre<sup>17</sup> ; en 1385 « Elyot de Nantys » embarque sur un navire rochelais<sup>18</sup>... Il est possible que le traité passé en 1372 avec les Espagnols des ports de la Biscaye<sup>19</sup> ait favorisé les échanges. Mais la faiblesse des occurrences et leur absence dans bon nombre de documents disponibles<sup>20</sup> montrent que la flotte nantaise et que les marchands nantais naviguants sont en petit nombre.

10. D'après TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 19, 27-45, et SARRAZIN, Jean-Luc, « Nantes et son espace économique... », art. cit., p. 41-53 où l'on trouvera des précisions et des références.

11. CASSARD, Jean-Christophe, « Les marins bretons à Bordeaux au début du xiv<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 86/3, p. 391 pour Libourne et p. 392-394 pour Bordeaux.

12. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, note 275 p. 36.

13. *Id.*, *ibid.*, p. 146.

14. Arch. dép. Loire-Atlantique, B, brevets et comptes de ports, non classé.

15. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, note 347 p. 42.

16. Arch. nat. France, X<sup>1c</sup>, 43, n° 39 ; TRANCHANT, Mathias, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003, p. 251.

17. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, note 347, p. 42.

18. *Id.*, *ibid.*, note 347, p. 42.

19. Arch. dép. Loire-Atlantique, E 201, traité avec Bermeo, Bilbao, Placencia et Lequeito.

20. Pas de navires nantais à La Rochelle en 1372-1373, ni à Exeter entre 1381 et 1399, TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, note 346, p. 42.

Cette faible participation nantaise au commerce maritime est à expliquer. Une première raison peut être trouvée dans le fait que Nantes est certes un centre urbain important, mais « au centre, au point de rencontre de courants de circulation », et non « d'une région économique<sup>21</sup> » dont les produits auraient pu être expédiés sur des navires nantais. En cela, Nantes diffère de Bordeaux<sup>22</sup> et de La Rochelle<sup>23</sup>, villes qui ont constitué autour d'elles des vignobles alimentant un important flux commercial. Cependant, cette raison n'est pas décisive puisqu'une même passivité maritime se retrouve dans ces deux villes : ainsi Bordeaux est-il un port sans armateurs et sans marins, seuls les marchands bordelais ou leurs facteurs se déplacent<sup>24</sup>.

Force est de rechercher d'autres explications que peut fournir l'étude des dynamiques maritimes qui animent les espaces proches de Nantes.

Et d'abord, l'estuaire de la Loire. Établis dans des étiers ou des bras secondaires du fleuve, des ports offrent des mouillages et plus souvent des lieux d'échouage. Placés sur une voie de communication maritime et fluviale, ils sont autant de lieux qui peuvent expédier des productions de l'estuaire (produits de l'élevage, foin, poissons, roseaux...), recevoir des produits qui transitent par la Loire et, en partie, les redistribuer vers des lieux situés à l'intérieur sur la même rive, voire sur l'autre rive ; en ce sens, ces ports sont autant de carrefours secondaires dont l'importance est limitée, voire très limitée. Dotés d'une flottille, ils se livrent à un commerce de cabotage de faible rayon : leurs bateaux acheminent vers Nantes surtout du sel provenant du pays guérandais ou de la baie de Bourgneuf et largement destiné à l'amont ; en retour, ils diffusent, à partir de Nantes, des produits d'amont, surtout du vin. De telles navigations sont en lien avec Nantes qui en est le point d'attraction sans en être le pôle de commandement. Une navigation plus ample n'est pas exclue, en lien ou non avec Nantes, ainsi certains ports estuariens fournissent des navires de tonnage important (la *Biche* emporte 275 tonneaux) et leurs équipages qui naviguent entre Bordeaux et l'Angleterre au début du xiv<sup>e</sup> siècle<sup>25</sup>, et sans doute ensuite<sup>26</sup>.

Entre le xiii<sup>e</sup> siècle et le xv<sup>e</sup> siècle, les marais salants de la baie de Bourgneuf, entre Les Moutiers au nord et Notre-Dame-de-Monts au sud, englobant les îles de Bouin et de Noirmoutier, constituent le principal centre de production et d'exportation du sel de la façade atlantique. Une partie de la production est acheminée, par la flottille locale et celle de la basse Loire, à Nantes. Surtout, ce sel est l'objet d'un

21. SARRAZIN, Jean-Luc, « Nantes et son espace économique... », art. cit., p. 52.

22. BERNARD, Jacques, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, 3 vol., Paris, SEVPEN, 1968, entre autres, t. I, p. 25.

23. TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, op. cit., entre autres p. 227.

24. BERNARD, Jacques, *Navires...*, op. cit., p. 17.

25. CASSARD, Jean-Christophe, « Les marins... », art. cit., p. 384.

26. Pour le milieu du xvi<sup>e</sup> siècle, TANGUY, Jean, *Le commerce du port de Nantes au milieu du xvi<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEVPEN, 1956, p. 15 et *passim*.

commerce international destiné à couvrir en grande partie les besoins de l'industrie harenguière de l'Europe du Nord. Un tel commerce est aux mains des étrangers tant pour le transport que les opérations commerciales. Au XIII<sup>e</sup> siècle, peut-être même dès la fin du XII<sup>e</sup> siècle, il est dominé par les Anglais et il a pour destination les îles Britanniques. Au-delà, le sel de la Baie apparaît pour la première fois en 1276 dans une ordonnance de douane édictée par la ville d'Hambourg à l'adresse des marchands étrangers, mais il compte alors peu face au sel poitevin. Il faut attendre les années 1370-1380 pour que les flottes hanséatiques naviguant en convoi apparaissent dans la Baie. Elles sont d'abord composées de navires allemands (Reval, Danzig, Lübeck, Wismar) ou de leurs alliés de la Flandre, du Brabant ou de Zélande (Kampen). Cependant, la flotte bretonne n'est pas absente, en particulier à Noirmoutier, fréquentée également par des Anglais et des Normands. Cette importance du commerce du sel et son caractère international s'expliquent par la capacité de la Baie à répondre à la demande extérieure, par la qualité du *Baiesaltz* – expression qui couvre l'ensemble des sels gris de l'Atlantique dont les gros cristaux en font un meilleur agent de conservation que le sel fondant de Lunebourg –, par la capacité d'accueil des flottes étrangères : un vaste plan d'eau, facile d'accès, favorable au mouillage fait de la Baie une zone d'abri ou de relâche pour les navires en attente d'être chargés en sel de la Baie ou en produits de zones proches : tels les vins d'Orléans, du Poitou, et plus encore d'Aunis, toiles, canevas du Poitou, de Bretagne et de Normandie, mais aussi, grains, lard, poisson, fer, bois, goudron, résine, garance, miel. La Baie s'insère ainsi dans les flux du commerce atlantique dont elle est un lieu d'entrepôt. À l'entrée, si bon nombre de navires arrivent sur lest (ou au moins en partie), les produits venus de l'Europe du Nord ne sont pas totalement absents : bois, fourrures, cire, draps de Flandre ou de Brabant, acquis à Bruges<sup>27</sup>.

Le pays guérandais est également une zone de production salicole, mais la présence étrangère y est limitée. En effet, il n'offre pas des conditions d'accueil aux flottes aussi favorables que la Baie, ni les mêmes volumes de sel, ni encore des produits en provenance d'un arrière-pays qui est limité par l'obstacle naturel que constitue la vaste zone humide de Brière, et qui, du fait de la présence proche de deux estuaires, s'organise autour de ports de fond d'estuaire et de premier pont que sont Nantes, pour la Loire et Redon, pour la Vilaine. D'autre part, dans le pays

---

27. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 26 ; ABRAHAM THYSSE, Simonne, « Le commerce des Hanséates de la Baltique à Bourgneuf », dans *L'Europe et l'océan au Moyen Âge : contribution à l'histoire de la navigation*, actes du XVII<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Nantes, 1986, Nantes, Cid éditions, 1988, p. 131-180 ; SARRAZIN, Jean-Luc, « Un exemple d'urbanisation limitée : les agglomérations de la baie de Bourgneuf à la fin du Moyen Âge (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », dans Catherine LAURENT, Bernard MERDRIGNAC et Daniel PICHOT (éd.), *Mondes de l'Ouest et villes du monde : regards sur les sociétés médiévales. Mélanges en l'honneur d'André Chédeville*, Rennes, Presses universitaires de Rennes/Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 1998, p. 329-337.

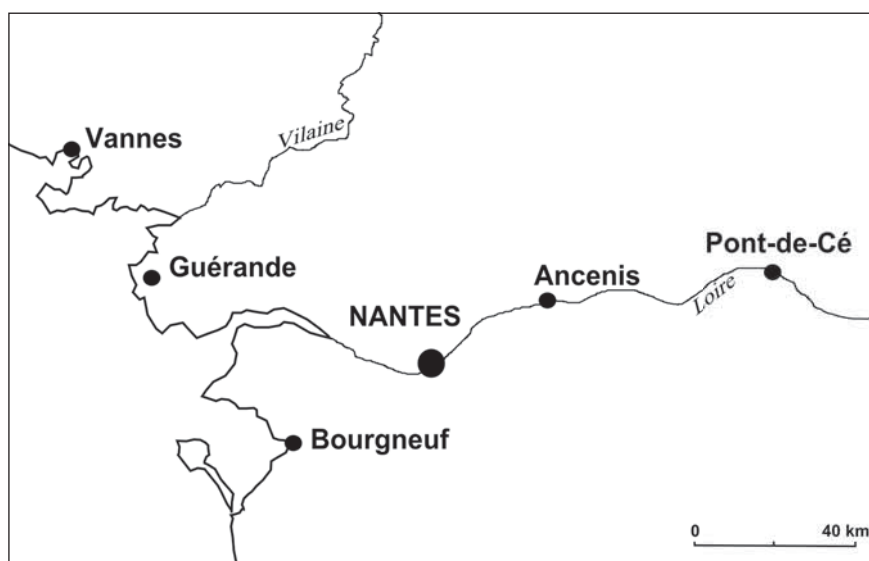
guérandais, sans doute dès le Moyen Âge central, à l'époque de l'essor de l'Occident où le sel nécessaire pour la conservation des aliments est l'objet d'une demande croissante, le marais salant atteint un premier maximum d'extension. C'est là un choix des hommes. Ils optent pour des productions commerciales et, sur les schorres, pour une véritable monoculture du sel qui, faute de place, se fait au détriment du secteur vivrier. Il est alors nécessaire de se tourner vers la mer pour rapporter des céréales, échangées contre du sel. Aussi, le milieu, ses atouts et ses contraintes, et les choix des hommes concourent-ils à l'existence d'une flotte « guérandaise », dont les tonnages peuvent être importants – le sel étant un produit relativement peu cher, son commerce appelle, afin de dégager des marges satisfaisantes, des navires de tonnage élevés. Cette flotte diffuse le sel vers Nantes, Redon, l'ensemble des côtes bretonnes, l'Angleterre, surtout du sud-ouest, mais aussi la Normandie, la Picardie, la Flandre voire l'Espagne. Elle est aussi disponible pour le commerce roulier et en particulier celui des vins entre le Bordelais et l'Aunis, d'une part, et l'Europe du Nord-Ouest, d'autre part. En cela, le pays guérandais se distingue bien de la région de la Baie, qui, disposant de suffisamment d'espaces, obtient sur place les céréales nécessaires à l'alimentation d'une population qui ne participe pas au mouvement commercial. Ainsi dans le pays guérandais, sel et flotte maritime sont-ils les deux moteurs de sa mise en valeur et de son développement<sup>28</sup>.

De la Vilaine au Blavet, plus d'une vingtaine de ports sont attestés. À la sortie, les céréales constituent les cargaisons les plus fréquentes, expédiées le plus souvent vers Nantes et le pays guérandais, auxquelles ajoutent divers produits. Aux entrées, trois produits dominent : fer d'Espagne, et plus encore sel et vin. Pour le sel, son trafic n'est étranger à aucun port, mais Redon joue un rôle particulier en le redistribuant vers la Haute-Bretagne et la région rennaise. Pour le vin, Vannes est le grand entrepôt des vins de la côte morbihannaise, exerçant son influence sur l'ensemble de la Bretagne. Elle reçoit du vin de Nantes, mais aussi d'Espagne de Bayonne, de Bordeaux et de La Rochelle que Vannes redistribue par voie terrestre ou par cabotage dans les villes et villages de la côte ou de l'intérieur. Un cabotage triangulaire associe plusieurs régions et produits : Vannetais (céréales), Nantes (vin), baie de Bourgneuf et pays guérandais (sel). Les cargaisons sont de médiocre importance, l'armement est dispersé, mais la maîtrise des échanges appartient aux marchands de Vannes. Si les navires du Vannetais sont surtout présents à Nantes, leur champ d'activité peut s'étendre à l'Angleterre méridionale, la Normandie ou la Flandre, d'une part, à La Rochelle, Bordeaux, Bayonne plus rarement avec l'Espagne, d'autre part<sup>29</sup>.

28. GALLICÉ, Alain, *Guérande au Moyen Âge : Guérande, Le Croisic, le pays guérandais du milieu du XIV<sup>e</sup> au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003, p. 20-23 et 332-339.

29. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 35-36 ; LEGUAY, Jean-Pierre, « Sous la dynastie des Montforts (fin XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle) », dans Jean-Pierre LEGUAY (dir.), *Histoire de Vannes et de sa région*, Toulouse, Privat, 1988, p. 81-88.

À proximité de Nantes, des zones portuaires actives disposent de flottes de service au cabotage : celles de basse-Loire, du pays guérandais et du Vannetais. Ces deux dernières disposent, en outre, au départ, d'un produit local, respectivement le sel et les céréales, dont la production et le commerce sont le fait d'un grand nombre de producteurs, de marchands et de transporteurs locaux que Nantes ne contrôle pas. D'autre part, la basse Loire et le pays guérandais disposent de flottes engagées dans une navigation à plus grand rayon d'action que Nantes ne contrôle pas non plus, alors que la baie de Bourgneuf est un pôle international qui reçoit des flottes de l'Europe du Nord et du Nord-Ouest (carte 1).



Carte 1 – Carte de localisation

Aussi Nantes, qui, rappelons-le, n'est pas le pôle d'une région économique et n'a pas de contact immédiat avec la mer, et qui, d'autre part, n'est ni un port de relâche, d'avitaillement, de refuge ou d'escale technique, n'est pas un centre d'armement<sup>30</sup>. Cette absence et celle de tradition maritime excluent la présence en

30. Bordeaux ne le devient qu'après 1540 lorsque le port commence à armer pour la grande pêche, BERNARD, Jacques, *Navires...*, *op. cit.*, p. 20 ; et Nantes, dans la seconde partie du XVII<sup>e</sup> siècle, en lien avec les îles de l'Amérique, Terre-Neuve puis les Antilles, SAUPIN, Guy, *Nantes au XVII<sup>e</sup> siècle : vie politique et société urbaine*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1996 ; MICHON, Bernard, « Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII<sup>e</sup> siècle », dans *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*, *Revue d'histoire maritime*, n° 15, 2012, p. 203-129, p. 203.



nombre de marins. Nantes ne peut donc être qu'une zone portuaire disposant de fret et de débouchés intérieurs, mais pauvre en armateurs, en marins et en navires, abandonnant à d'autres, et ceux-ci lui sont géographiquement proches, le soin de transporter les produits qui convergent vers elle et qu'ils redistribuent. Ses « rentes de situation<sup>31</sup> » en font un port urbain qui assure le ravitaillement de sa population, la distribution des produits locaux – en nombre limité –, et surtout la diffusion, l'entrepôt et le transit des marchandises réceptionnées d'amont et d'aval, sources non négligeables d'emplois et de richesses.

Ces caractères sont également le résultat de la politique territoriale menée par les Nantais. L'entretien de certains équipements y concourt. À leur demande, à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, les ponts sont mis à leur charge<sup>32</sup>, alors qu'est draguée la « rote chalandière » en 1384<sup>33</sup>. Des mesures fiscales ponctuelles renforcent l'attractivité de la ville : en 1331, les Nantais obtiennent une réduction des impositions sur les marchandises entrant ou sortant du port<sup>34</sup>.

D'autres mesures, dont le détail reste inconnu, mais dont les résultats apparaissent en pleine lumière à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, sont essentielles. La première d'entre elle concerne l'extension du ressort de la prévôté de Nantes. Née du péage établi, dès le haut Moyen Âge, au point de rupture de charge entre les navigations d'amont et d'aval, soumises chacune à des taxes spécifiques levées à l'amont et à l'aval des ponts, la prévôté voit son ressort progressivement étendu en suivant l'axe ligérien et l'axe nord-sud en lien avec la ligne des ponts de Nantes, pour en venir à englober une large partie du comté nantais et même au-delà. La logique de cette extension a un caractère comptable<sup>35</sup>, mais elle est aussi territoriale car elle témoigne d'une connaissance des voies de communication et des flux commerciaux aboutissant à Nantes qu'il s'agit de contrôler dès leur entrée en Bretagne ou à partir de leur lieu de production<sup>36</sup> (carte 2). Il faut citer, en second lieu, l'émergence d'un pouvoir

31. PÉTRÉ-GRENOUILLEAU, Olivier, *Nantes*, Plomelin, éditions Palantines, 2003, p. 44.

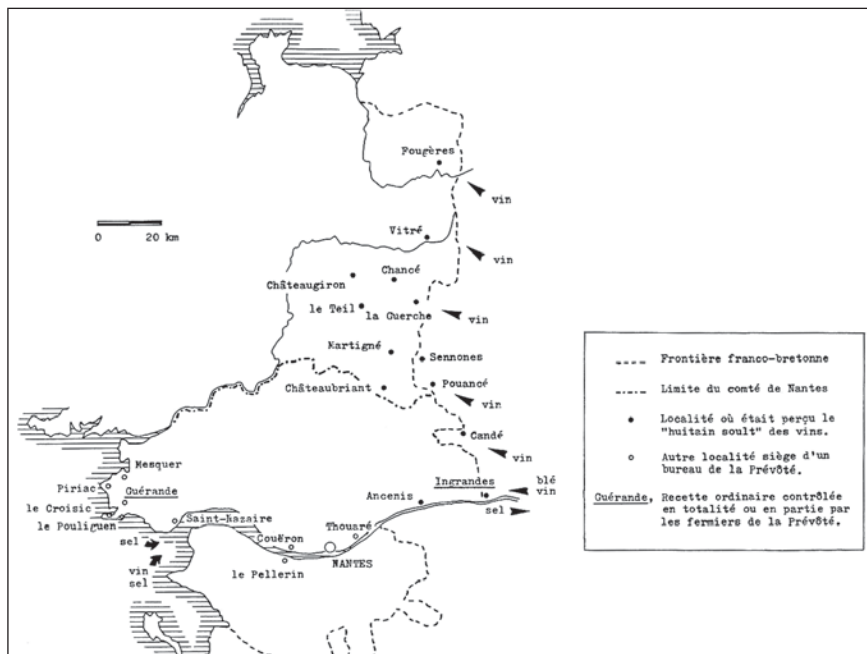
32. LA NICOLLIÈRE, Stéphane de, *Privilèges accordés par les ducs de Bretagne et les rois de France aux bourgeois, habitants, maires et échevins de la ville de Nantes*, Nantes, 1883, n° x, p. 16-17, 20 juillet 1400, confirmation de lettres du 29 août 1397.

33. LE MENÉ, Michel, « Temps de prospérité et temps des illusions », dans Paul Bois (dir.), *Histoire de Nantes*, Toulouse, Privat, 1977, p. 93.

34. LA NICOLLIÈRE, Stéphane de, *Privilèges...*, *op. cit.*, n° 1, p. 1-3.

35. KERHERVÉ, Jean, *L'État breton aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles : les ducs, l'argent et les hommes*, 2 vol., Paris, Maloine, 1987, t. II, p. 663-664, carte t. I, p. 113.

36. Cette logique territoriale est à rapprocher des « banlieues » développées par La Rochelle et par Bordeaux, mais dans un contexte différent puisque, pour ces deux villes, il s'agit de contrôler une zone de production viticole définie aux alentours de la ville, TRANCHANT, Mathias, « La constitution de la banlieue rochelaise à la fin du Moyen Âge : formes d'emprise urbaine sur un espace rural », *Histoire urbaine*, n° 8, décembre 2003, p. 23-40 ; BOCHACA, Michel, *La banlieue de Bordeaux : formation d'une juridiction municipale suburbaine, vers 1250-1550*, Paris, l'Harmattan, 1997.



Carte 2 – Extension de la prévôté de Nantes. Source : Jean Kerhervé, *L'État breton aux 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> siècles*, Paris, Maloine, 1986.

urbain<sup>37</sup> doté de moyens financiers : « meage », taxe de 2 sous par muid « amenees marchandement [au] port de Nantes ou d'iceluy tirees [...] comme blé, vin, sel et autres qui se delivrent par meage », et le « denier par livre » sur la valeur des autres marchandises « tant montant que bessant » « vendues en gros, trocquées et retrocquées en ladite ville et forsbourgs par les marchands forains et estrangiers [...] autres que les demourans esdites ville et forsbourgs »<sup>38</sup>.

À même de contrôler les flux (mais non les productions et le commerce qui en résultent), doté désormais d'institutions et de moyens financiers, Nantes peut prendre en compte ses intérêts et se faire entendre au duc afin d'obtenir de lui des mesures à son avantage, dans un contexte nouveau où la conduite de la politique territoriale des villes passe par l'obtention de privilèges, en particulier fiscaux.

37. LEGUAY, Jean-Pierre, *Un réseau urbain au Moyen Âge : les villes du duché de Bretagne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, Maloine, 1981, p. 37-38, 75, 78.

38. LA NICOLLIÈRE, Stéphane de, *Privilèges...*, *op. cit.*, n° x, p. 16-17, 20 juillet 1400, confirmation de lettres du 29 août 1397

## Au xv<sup>e</sup> siècle, l'intégration de Nantes aux échanges atlantiques

Au début du xv<sup>e</sup> siècle, les évolutions évoquées se poursuivent, toujours à la demande des Nantais. Du point de vue des institutions municipales, en 1411, ils peuvent instituer « un ou deux procureurs pour poursuivre, garder et deffandre leurs droits, franchises, libertez et prerogatives, et besoigner pour eux es chouses qui toucheront les faiz et negoces de ladicte ville et desdiz bourgeois et habitans, et ainsi qu'ils verront estre expedient et necessaire<sup>39</sup> » ; puis en 1420 est institué un conseil de dix ou douze « notables bourgeois et suffizans de laditte ville » doté d'importants pouvoirs et qui désigne un ou plusieurs procureur(s) ayant toute « telle puissance et auctorité pour la poursuite et deffense des causes et affaires du commun de laditte ville<sup>40</sup> ». D'autre part, l'attractivité de la ville est renforcée, en 1424 : la « communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuve descendant en icelle », à laquelle participent des Nantais, obtient la dispense du péage de Champtoceaux<sup>41</sup>.

Fait fondamental, Nantes adapte sa politique territoriale en intégrant une donnée nouvelle de son environnement maritime : la progression castillane dans le golfe de Gascogne. Dans le contexte de la guerre de Cent Ans, la France s'allie avec la Castille, une puissance dotée d'une marine importante. C'est une alliance de revers par rapport à la Gascogne anglaise. Conclue en 1336, l'assistance mutuelle entre la France et la Castille est renforcée, en 1368, par la signature du traité de Tolède, puis par divers traités jusqu'à la fin de la guerre de Cent Ans<sup>42</sup>. Une série de victoires navales – en 1372, sur une flotte anglaise devant La Rochelle ; en 1405, prise de Bordeaux lors du périple de Pero Niño ; en 1419, sur une flotte hanséatique devant La Rochelle – permettent aux Castillans de renforcer leurs positions dans le golfe de Gascogne et leurs capacités à diffuser le fer et surtout la laine en s'établissant dans des ports qu'ils ont l'habitude de fréquenter, où ils établissent des « étapes ». Ces ports, où ils bénéficient de privilèges, balisent leur route de la laine vers Bruges (instituée étape dès 1294) et leur permettent de prolonger leur pénétration commerciale vers l'intérieur<sup>43</sup>.

39. *Id. ibid.*, n° XIII, p. 30.

40. *Id. ibid.*, n° XV, p. 32.

41. Arch. mun. Nantes, AA 2 ; TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, op. cit., p. 151.

42. DAUMET, Georges, *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille aux XIV<sup>e</sup> et au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, Librairie Émile Bouillon, 1898, 273 p. ; GAUTIER DALCHÉ, Jean, *Le Victoral. Chronique de don Pero Niño, comte de Buelna (1378-1453)*, Turnhout, Brepols, 2001, 373 p.

43. ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz, BOCHACA, Michel et TRANCHANT, Mathias, « Aspects du commerce franco-castillan à la fin du Moyen Âge : la progression castillane dans le golfe de Gascogne », dans Jean-Philippe PRIOTTI, et Guy SAUPIN (dir.), *Le commerce atlantique franco-espagnol : acteurs, négoce et ports (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 34-35.

Dans un premier temps, dans le royaume de France, les Castillans disposent de l'étape d'Harfleur où dès novembre 1339, le roi de France leur accorde des privilèges, confirmés en mai 1357 et complétés en avril 1364 et juin 1390 : liberté de commerce, permission de séjourner dans la ville, exonérations fiscales, protections juridiques<sup>44</sup>.

Pour la Bretagne, dès la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, cette avancée castillane signifie de nouvelles possibilités d'échanges commerciaux. Fer de Biscaye, vin de Galice<sup>45</sup> et laine castillane<sup>46</sup> gagnent alors le duché qui, en échange, outre le traditionnel sel, peut offrir céréales, draps et merceries dont certaines viennent d'Angleterre, ou de Normandie. La création le 2 décembre 1407, par le duc Jean V, en réponse à la demande des Nantais, d'une foire franche d'une durée de quinze jours (du 1<sup>er</sup> janvier jusqu'à la Purification) s'inscrit dans ce nouveau contexte. Elles visent à attirer à Nantes un maximum de marchands grâce aux avantages consentis : pendant la durée de la foire, les forains n'acquittent que les anciens devoirs et les droits de sortie, et sont quittes de tous devoirs d'entrée et de tout nouvel impôt, quelles que soient les marchandises échangées, à l'exception du sel, des blés et des vins d'amont<sup>47</sup>.

La conquête de la Normandie (1417-1419) par les Anglais, alors que se maintient l'alliance entre la Castille et la France et que la Bretagne s'engage dans une politique de neutralité, change les données politiques. L'étape d'Harfleur est fragilisée. Aussi attirer les Castillans devient-il un enjeu que se disputent La Rochelle et Nantes<sup>48</sup>.

Dès le 8 mars 1417, La Rochelle accorde aux Castillans un certain nombre des avantages : ils n'auraient plus à payer à l'échevinage que « l'alotage des cuirs » et 8 sous par tonneau de vin produit hors de la banlieue rochelaise et exporté par le port de La Rochelle<sup>49</sup>.

Nantes réagit en obtenant, le 19 septembre 1420 du duc Jean V, une série d'aménagements fiscaux<sup>50</sup>. Pour cela, les Nantais font valoir que la taxe des « devoirs d'ixue et trepas » de Saint-Nazaire (8 sous par pipe de vin d'amont et de 3 sous par pipe de vin nantais) est devenue « moult greveuse et endommageuse aux marchans ».

44. MOLLAT, Michel, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge : étude économique et sociale*, Paris, Plon, 1952, p. 16-17.

45. FERREIRA, Elisa, « Bretons et Galiciens... », dans Jean KERHERVÉ et TANGUY Daniel (éd.), *1491...*, *op. cit.*, 74-75.

46. Le 12 février 1425 (n. st.), Jean V fait obligation aux tisserands d'utiliser « l'ancienne laine et non de l'autre », cette dernière expression désigne les laines courtes castillanes, PLANIOL, Marcel, *La Très ancienne coutume de Bretagne avec les assises, constitutions de parlements et ordonnances ducales*, Rennes, J. Plihon et L. Hervé, Rennes, 1896, p. 392 ; TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 41.

47. LA NICOLLIÈRE, Stéphane de, *Privilèges...*, *op. cit.*, n° XII, p. 20-22.

48. TRANCHANT, Mathias, « Échanges et concurrences entre Nantes et La Rochelle à la fin du Moyen Âge », dans Frédéric CHAUBAUD et Jacques PÉRET, *Terres marines. Études en hommages à Dominique Guillemet*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 51-56.

49. Biblio. mun. La Rochelle, ms. 50, p. 471 ; TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 258-262.

50. LA NICOLLIÈRE, Stéphane de, *Privilèges...*, *op. cit.*, n° XV, p. 29-37.

En effet, expliquent-ils, afin de ne pas les payer, des marchands de Basse-Bretagne vont à La Rochelle (et non plus à Nantes) échanger leurs blés contre du vin, alors que les Castellans font transiter par voies terrestres, également vers La Rochelle (et non vers Nantes), « un grant nombre de draps et merceries » dont certains venus du nord de Nantes. Si le trajet par mer jusqu'à La Rochelle peut effectivement être concurrentiel, celui par terre ne paraît pas l'être. Les arguments nantais se placent dans l'optique du maintien du trafic nantais (vin d'amont contre céréales ; expédition de draps vers l'Espagne), dans le contexte d'une concurrence avec La Rochelle, et visent encore à attirer les Castellans. À cet égard, l'accent mis sur les produits textiles est significatif : si Nantes reste un centre essentiel pour la distribution des draps, c'est le gage que les navires espagnols entrèrent avec des produits espagnols, laine, fer, « épiceries ».

En réponse, le duc supprime les « devoirs d'ixue et trepas » de Saint-Nazaire qui sont remplacés par une taxe de sortie de 5 sous par charge payables à l'embarquement. Cette mesure se place dans le cadre plus large d'une importante réforme douanière. Le blé importé de Bretagne, s'il a déjà été taxé à la sortie d'un port breton, ne paie pas d'autre taxe à condition que soit produite une « relation valable » des receveurs des ports d'embarquement. Les laines, les « épiceries » et les merceries amenées par mer soumises et à une taxe *ad valorem* de 6 deniers par livre ne sont plus imposées que 10 deniers par balle de laine tant à l'entrée qu'en cas de réexpédition ; quant aux fardeaux d'épicerie et merceries, ils acquittent désormais 5 sous. Les vins et blés taxés 16 sous par muid à l'entrée et autant à la sortie ne donnent plus lieu qu'à la perception d'une taxe unique de 16 sous<sup>51</sup>.

À ces premières mesures, toujours dans un contexte de concurrence entre La Rochelle et Nantes, s'en ajoutent d'autres qui accompagnent la réorganisation de la route castillane de la laine. En 1424, l'étape d'Harfleur est transférée par Charles VII à La Rochelle, seul port d'importance que le roi contrôle sur la côte atlantique<sup>52</sup>. L'avantage est à La Rochelle. Les Nantais y sont sensibles comme en témoigne le cas de l'un des leurs, Harnon, dont la cargaison composée notamment de toiles et de fils, d'une valeur de 1 200 livres tournois est prise en 1430 par des pirates dans la mer des Pertuis<sup>53</sup>.

Là encore Nantes réagit. Elle peut le faire car la Bretagne dispose d'atouts. Outre sa capacité à fournir des produits dont ont besoin les Espagnols, la politique de neutralité menée par Jean V permet la venue de produits normands et anglais, régions qui sont fermées aux Espagnols, mais dont ils peuvent s'approvisionner en Bretagne, alors que les Anglais peuvent s'y ravitailler en produits venus d'Espagne.

51. *Id. ibid.*, n° xv, p. 29-37 ; TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 152.

52. TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 258.

53. Arch. nat. France, X<sup>1A</sup> 9199, fol. 335 v° ; ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, BOCHACA, Michel et TRANCHANT, Mathias, « Aspects du commerce franco-castillan... », *art. cit.*, p. 40.

En 1430, Nantes devient à son tour une étape castillane à la suite du traité conclu le 20 avril 1430 entre le duc Jean V et la Castille. Ce traité solde le passé (un an est donné pour régler à l'amiable les affaires en cours) et garantit l'avenir : on s'engage à faire cesser « pilleries et roberies ». À Nantes, les Castillans sont désormais traités avec les mêmes avantages que les marchands bretons : ils sont exemptés de la taxe du quarantième perçue sur les produits autres que la laine, la mercerie, le sel et le vin, ainsi que des nouvelles taxes qui pourront être créées pendant la durée du traité. Ils bénéficient d'un adoucissement du droit de bris. Surtout, il leur est accordé un droit d'étape sous forme d'une « bourse » – « *cofradía de la contratación* » –, conféré le droit d'élire un consul et un « bourcier » (ou procureur), et ils sont placés sous la juridiction du chancelier de Bretagne, institué conservateur des trêves, alors que, pour juger d'éventuelles contestations entre Bretons et Castillans, un tribunal est installé à La Rochelle<sup>54</sup>. Cette dernière clause n'est pas sans doute pas que diplomatique (ménager le roi de France), elle paraît souligner qu'alors, pour les Castillans, La Rochelle a plus d'importance que Nantes du point de vue commercial<sup>55</sup>.

On ignore l'influence que les Nantais ont pu exercer en faveur de telles décisions, dont les Castillans sont largement les maîtres d'œuvre et qui engagent la diplomatie ducale, mais nul doute qu'elles vont dans le sens de celles déjà sollicitées par les Nantais, aussi peut-on penser qu'ils ont œuvré en leur faveur.

Cette convention est renouvelée en 1435<sup>56</sup>, 1445, 1452, 1456<sup>57</sup>, alors qu'en 1446 la taxe du quarantième sur les marchandises arrivant d'Espagne est supprimée<sup>58</sup> et qu'en 1459, un nouvel accord exonère les Castillans résidents d'une taxe du denier par livre<sup>59</sup>. L'alliance avec la Castille est encore réaffirmée le 20 février 1468<sup>60</sup> et en 1483<sup>61</sup>.

Présents à La Rochelle et à Nantes, on peut penser que les Castillans adaptent leurs relations avec les possibilités que leur offrent ces deux ports : La Rochelle a plus de possibilités pour les échanges internationaux et Nantes plus de facilités pour

---

54. Arch. dép. Loire-Atlantique, E 124 ; BLANCHARD, René, *Lettres et mandements de Jean V, duc de Bretagne*, 5 vol., Nantes, Société des bibliophiles bretons, 1889-1905, t. III, n° 1896 ; MOAL, Laurence, « Le rétablissement... », art. cit., p. 128-129 ; GALLICÉ, Alain, MOAL, Laurence, « Les brefs de Bretagne : un exemple de réglementation publique en réponse aux risques maritimes dans le duché de Bretagne (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 119/2, 2012, p. 97-98.

55. TRANCHANT, Mathias, « Échanges et concurrences... », art. cit., p. 55-56.

56. Arch. dép. Loire-Atlantique, E 124 ; BLANCHARD, René, *Lettres...*, op. cit., t. IV, n° 2202.

57. *Ibid.*, E 124.

58. Arch. mun. Nantes, CC 240, fol. 288.

59. *Ibid.*, CC 244, fol. 242.

60. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 8, fol. 27-31, elle se complète d'une sauvegarde pour les marchands, fol. 31-31 v°.

61. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, op. cit., p. 286.

entrer en contact avec l'ouest de la France<sup>62</sup>. L'avantage reste à La Rochelle, mais celui-ci est en partie remis en cause lorsqu'intervient la rupture entre la France et la Castille au lendemain du mariage en 1469 entre Isabelle de Castille et Ferdinand d'Aragon. Alors un mouvement favorable à Nantes s'amorce, se développe et paraît conduire à la fin du xv<sup>e</sup> siècle à équilibrer l'importance de la relation de chacune de ces deux villes avec la Castille<sup>63</sup>.

L'installation de familles de Burgos et de Medina del Campo – installation inhérente à l'existence même de l'étape et permise par elle – en est favorisée : entre les années 1450 et 1490, une centaine de familles castillanes élisent domicile à Nantes où ils forment une communauté ; en cela, ils sont les seuls étrangers qui ont donné naissance à une véritable communauté. Les mêmes noms (Gomiel, Saldana, Civilia, Quintanaduenas, Medina, Astudillo, Pardo,...) se retrouvent à Bordeaux, Rouen, aux Pays-Bas et en Angleterre : ils attestent de réseaux commerciaux. Avec eux, Nantes s'intègre dans les circuits d'échange atlantique.

Un document de 1475 permet de préciser cette attraction de Nantes en lien avec la présence espagnole. Il s'agit d'une demande de décharge formulée par Yvonnet Garreau et Jean Toullaine, fermiers du denier par livre dont le plus grand revenu, est-il dit, provient des marchands espagnols et à leurs marchandises. Or, des Espagnols ont été emprisonnés le 22 mai et leurs marchandises ainsi qu'un de leurs navires, sont mis sous séquestre. Le texte prête le flanc à la critique, mais il doit contenir une part de vérité puisqu'il est destiné à convaincre le pouvoir ducal du bien-fondé de la demande de réduction ; aussi peut-on penser que si l'image donnée est bonne, les appréciations quantitatives peuvent être excessives. D'après ce texte, cinq navires espagnols ont retardé leur départ de Bilbao ; les marchands de Fougères, de Rennes, de Dinan, de Bain, de Châteaugiron, mais aussi de Laval, de Château-Gontier, de Rouen, de Saint-Lô, d'Hambye, de Montivilliers, ainsi que ceux du Poitou (La Châtaigneraie, Moulleron-en-Pareds) et « d'autres lieux » vendent des draps à Nantes ; ceux de Vitré, La Guerche, Lohéac, Saint-Méen et « d'autres lieux », leur « canevas » ; ceux de Saint-Brieuc, Quintin, Lamballe, Moncontour et « d'autres lieux » des toiles, 16 charges ou « environ » par semaine d'une valeur de 100 livres « ou plus » ; ceux de Basse-Bretagne des créés ; ceux du Maine et de Laval, des « toiles blanches larges » ; ceux de Saint-Aubin-d'Aubigny et « d'autres lieux », des « coectilz ». Des marchands, et plus encore les Espagnols, se portent acquéreurs de ces produits ainsi que de draps d'Angleterre « tant larges que cariszez, blanchetz, qartilz » qu'apportent des marchands de Morlaix, Lannion, Tréguier. En retour, ces marchands achètent sur le marché nantais des produits acheminés par les Espagnols : laine (5 à 6 000 balles de laine par an, pour la plupart vendues à

62. ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, BOCHACA, Michel et TRANCHANT, Mathias, « Aspects du commerce franco-castillan... », art. cit., p. 41.

63. TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, op. cit., p. 256.



Nantes), fer, acier, cire, cuirs, figues, raisins et « plusieurs autres grans marchandises a grant estimacion », comme alun, fruits secs et exotiques, vin, salpêtre que les marchands d'Anjou, du « país d'amont » diffusent également<sup>64</sup>, ainsi que les marchands bretons dans les ports bretons ou anglais puisque dans le Hampshire, le Sussex et le Devon, le vin ou le sel est associé au fer sur les navires guérandais, de Saint-Malo, de Saint-Pol-de-Léon et de Tréguier<sup>65</sup> (carte 3).

Selon le texte, en raison de ces échanges et du fait de la présence d'Espagnols, la ville est devenue une place atlantique : « il est ainsi que la plus grand part et presque toute la grant part et presque toute la marchandise qui se fait en ceste ville et forsbourgs de Nantes est par ceulx de ladite nacion d'Espagne et par ceulx qui à l'occasion d'eulx viennent en ceste dicte ville ». Cette affirmation est précisée : « presque toutes les marchandises que les estrangiers font en ceste ville est a l'occasion de la nation d'Espagne. Et ne sauroint guere que venir querir en ceste ville les estrangiers si ce n'estoient les dits Espaigneuls » : en effet, le denier par livre est levé sur les marchands « forains et estrangiers ». Pour Henri Touchard, nul doute que « les marchands d'Espagne ont [...] créé à Nantes un marché tel que la Bretagne n'en avait jamais connu<sup>66</sup> ». Conclusion qu'il convient de compléter en rappelant que les Nantais ont contribué à mettre en place les conditions de cette réussite et qu'ils ont une place dans le transport et la vente de la laine aux côtés des Castellans. Les témoignages, pour être limités, n'en sont pas moins réels : le 9 juillet 1466, Thomas Lamy, les héritiers de Jean Le Metaier, Jean Gourdel et Tristan Ourlay sont débiteurs envers des Castellans<sup>67</sup>, de même que le 8 octobre 1466, Denis Morain<sup>68</sup> ; en 1490, un navire chargé à Laredo par Pedro de Escalante de Burgos et son associé Urbain Florin, marchand à Nantes, est victime de corsaires<sup>69</sup>.

Toutefois, en raison des vicissitudes politiques, des tensions surgissent périodiquement : en 1451, des Castellans sont internés à Nantes<sup>70</sup> ; en 1465, ils désertent la ville pour quelques mois<sup>71</sup> ; en 1467, ils sont condamnés à payer 30 000 écus d'amende<sup>72</sup> ; en 1475, d'autres encore sont emprisonnés et leurs biens séquestrés<sup>73</sup>. La guerre d'Indépendance de Bretagne est une période délicate : en 1487, les biens des Castellans installés à Nantes sont pillés, et la « bourse et estape d'Espagne » est

64. Arch. mun. Nantes, CC 383/1, n° 14, sans date.

65. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 184.

66. *Id.*, *ibid.*, p. 215-216.

67. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 4, fol. 92.

68. *Ibid.*, B 4, fol. 121 v°, dette de 17 écus sur une somme plus importante en lien sur une vente de laine.

69. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, note 451, p. 286.

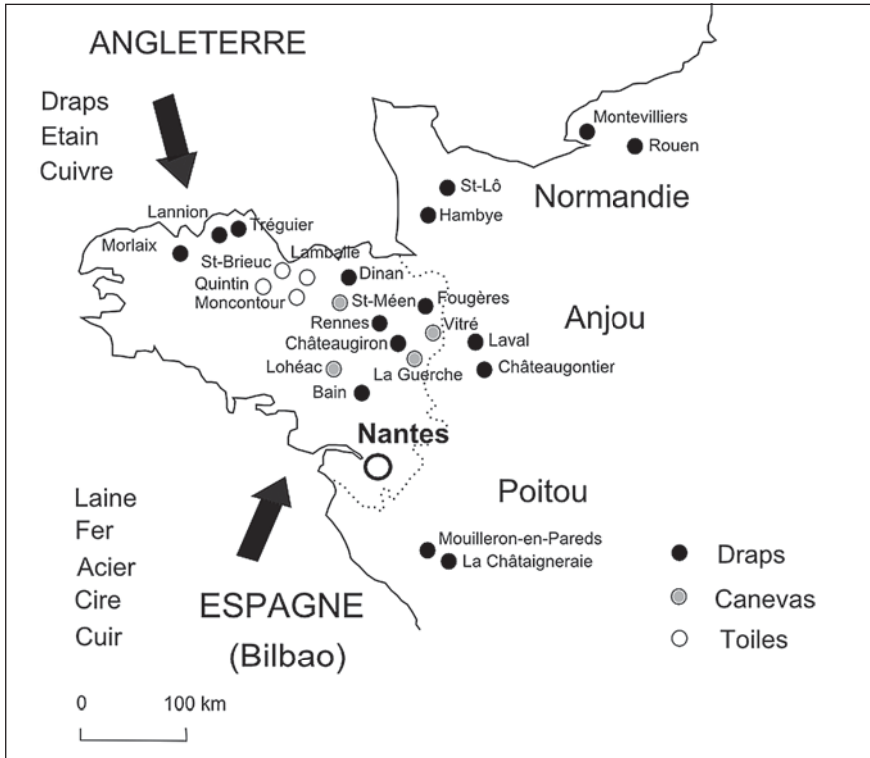
70. Arch. mun. Nantes, CC 243, fol. 55.

71. *Ibid.*, CC 94, fol. 14.

72. Arch. dép. Loire-Atlantique, B 5, fol. 30 v°, 15 mars 1467, voir encore 34 v°, 24 mars 1467

73. Arch. mun. Nantes, CC 383.





Carte 3 – L'espace des relations des Castillans de Nantes et la production textile bretonne, en 1475 (d'après Arch. mun. Nantes, CC 383/1, n° 14)

transférée à La Rochelle. Puis en mars 1491, Nantes étant occupée par des troupes françaises, les Castillans de Nantes se replient sur La Rochelle. Il faut attendre le 29 décembre 1493, pour que, sur la demande des bourgeois nantais, Charles VIII rétablisse en faveur des Castillans « en ladite ville de Nantes et forsbourgs d'icelle, leursdites bourse et estappe aux privileges et franchises, telz et semblables et en la forme et maniere qu'ilz les avoient auparavant desdites guerres et translation d'icelle bourse<sup>74</sup> », alors qu'est transférée à Nantes la foire lyonnaise de « l'Apparition » d'une durée de quinze jours à commencer du lundi de l'Épiphanie. La colonie castillane se reconstitue ensuite, plus nombreuse et plus dynamique grâce à l'afflux d'une seconde vague d'immigrants<sup>75</sup>.

74. *Ibid.*, HH 188, n° 1.

75. MOAL, Laurence, « Le rétablissement... », art. cit., p. 127-152.

Si on s'intéresse maintenant aux autres aspects du commerce maritime nantais au cours du xv<sup>e</sup> siècle, les dynamiques territoriales décrites pour la fin du xiv<sup>e</sup> siècle subsistent, mais des évolutions affectent les opérateurs. Dans la baie de Bourgneuf, après 1420, s'affirme la « grande ruée hollandaise » ; pour le transport maritime dans la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle, les navires cornouaillais et surtout ceux de Penmarc'h s'imposent sur le transport roulier du vin, et pour celui du sel ceux de Saint-Pol-de-Léon et de Morlaix<sup>76</sup>. Les Nantais se montrent toutefois attentifs au maintien de conditions fiscales favorables à l'entrée de vins d'aval : le 12 janvier 1486, ils s'élèvent contre une mesure fiscale en lien avec le convoi qui impose les vins d'Aunis, de Bordeaux et de Bayonne, et en obtiennent la réduction de moitié<sup>77</sup>.

Toutefois, la structure du commerce nantais n'est pas modifiée. Rares sont les mentions de cargaisons de vins embarqués à Nantes sur des navires étrangers (un navire de Dantzig est signalé à Nantes en 1436<sup>78</sup>), ou de produits étrangers arrivant directement à Nantes (fourrures en 1448<sup>79</sup> ; 3 156 livres de salpêtre achetées à Bruges en 1469-1473<sup>80</sup>) ou encore les mentions de Nantais engagés dans le commerce roulier : en 1408 et 1412, deux actes de piraterie frappent les cargaisons de Nantais qui ont acheté à La Rochelle 35 et 79 tonneaux de vin pour les livrer à Southampton<sup>81</sup> ; en 1413, Richard Duboys arme ses propres navires pour l'Angleterre et les charge de vin de La Rochelle<sup>82</sup> ; en 1467, Geoffroy Dufoays reçoit 1 051 livres de marchandises du Nantais Jean Le Métayer à vendre « au plus profitable » et à faire profiter pendant un an et plus contre un tiers des bénéfices<sup>83</sup>. Rares sont également les marchands installés un temps à Nantes qu'ils soient français (en 1442, Bernin Delort, serviteur de Pierre Buef, bourgeois de La Rochelle séjourne à Nantes<sup>84</sup>), ou étrangers non hispaniques (Guillaume Blach, un Écossais, est établi à Nantes de 1458 à 1500<sup>85</sup>), ou les marchands nantais qui fréquentent les ports français ou étrangers : en 1466, Guillaume de La Folye passe deux mois à Damme pour y négocier son vin<sup>86</sup> ; en 1467, une reconnaissance de dette est contractée par des Rochelais auprès de

76. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 22, 216, 275 ; et sur Penmarc'h, LESPAGNOL, André, TANGUY, Jean, « Penmarc'h, port européen aux xv<sup>e</sup>-xvi<sup>e</sup> siècles : réflexions sur un destin problématique », dans *Le pays bigouden à la croisée des chemins, Revue cap Caval*, supplément spécial, 1993, p. 74-92.

77. Arch. mun. Nantes, AA 22, n° 4 ; TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 252.

78. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, note 371, p. 154.

79. *Id. ibid.*, p. 156.

80. Arch. mun. Nantes, CC 95.

81. TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 253.

82. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 140.

83. Arch. mun. Nantes, EE 144 (couverture de registre) ; TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 370.

84. TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 253

85. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, note 56, p. 242.

86. CRAEYBECKX, Jan, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas : xiii<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècle*, Paris, SEPVEN, p. 115-116.

négociants nantais<sup>87</sup> ; et les Nantais, par la Loire, en liaison avec des Berrichons, envoient jusqu'à Marseille des draps de Josselin<sup>88</sup>.

Vin et sel continuent à assurer 90 % du commerce ligérien. Et ce commerce reste peu concentré : à la fin du xv<sup>e</sup> siècle, on dénombre à Nantes quelque 558 marchands qui se consacrent au sel, et plus de 300 au vin<sup>89</sup>. La hiérarchie des fortunes, telle que certains documents permettent de la reconstituer, fait apparaître la richesse d'environ 150 familles issues du négoce qui, selon le portrait classique qui en est fait, s'intéressent plus au profit des fermes qu'au commerce, et, dès qu'elles le peuvent, abandonnent toute activité commerciale au profit des professions libérales, de l'administration, ou après l'achat de seigneuries pour vivre noblement<sup>90</sup>. Les marchands nantais exigeraient une étude particulière qui permettrait peut-être d'en préciser les traits. Ces traits doivent être proches de ceux que relève Michel Bochaca à Bordeaux à partir d'une documentation autrement fournie. Le marchand « fait d'abord figure de boutiquier et de prêteur local. Il allie les profits du crédit (prêts avec ou sans gage, rentes constituées, ventes à réméré) et du commerce de détail (draps, vins, blés...) avec les revenus de la terre » et de l'élevage. « Actifs et passifs » du commerce « entrent en compensation avec ceux de l'économie domestique<sup>91</sup> ». Dans ce cadre, tout propriétaire, même d'origine noble, peut vendre des excédents, voir participer à l'armement d'un navire, et l'activité de crédit peut les amener à spéculer sur les fermes, alors que la terre, outre la signification sociale qui lui est liée, est également une source de revenus. L'absence de spécialisation qui en découle explique que le chancelier de Bretagne Guillaume Chauvin peut à l'occasion expédier du vin<sup>92</sup> ou que le trésorier général, Pierre Landais, dispose de navires dont l'un est signalé à Lisbonne. D'autre part, l'absence de contrôle des productions destinées à l'exportation, et de leur diffusion qui reste le fait de marchands marinières dont les besoins en capitaux restent limités, font que n'émergent pas d'armateurs nantais<sup>93</sup>.

En 1483, Pierre Garcie présente la Fosse de Nantes comme un « pau » – c'est-à-dire un simple mouillage – où, au « travers d'elle y a mauvais lieux » l'on peut

87. Biblio. mun. La Rochelle, ms. 200, fol. 2 v<sup>o</sup> ; TRANCHANT, Mathias, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 251.

88. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, *op. cit.*, p. 199.

89. SARRAZIN, Jean-Luc, « Nantes et son espace économique... », art. cit., p. 47-48.

90. Arch. mun. Nantes, EE 131 et CC 102 ; LE MÉNÉ, Michel, « La population nantaise à la fin du xv<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 71, 1964, p. 216-220.

91. BOCHACA, Michel, *Les marchands bordelais au temps de Louis XI : espaces et réseaux de relations économiques*, Talence, Ausonius, 1998, p. 135. Voir encore KERHERVÉ Jean, « Une famille d'officiers de finances au xv<sup>e</sup> siècle. Les Thomas de Nantes », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 83, 1976, p. 7-33 et *Id.*, « Testaments et histoire sociale. Le réseau des relations et des affaires d'Yvonnnet Flourée dit Prioris, officier de finances breton du xv<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 86, 1979, p. 525-252.

92. Arch. dép. Loire-Atlantique, E 198/24, 1<sup>er</sup> juillet 1463.

93. *Ibid.*, B 8, fol. 81, 3 juin 1480. Sur la date d'apparition des armateurs nantais, *supra*, note 30.

perdre des ancrés<sup>94</sup>. L'équipement en quai n'intervient que plus tardivement : en 1510, celui de Saint-Julien et, 1516-1517, celui de la Fosse<sup>95</sup>. Du point de vue portuaire, le mouvement vers l'ouest n'est pas encore amorcé<sup>96</sup>, alors que la ville, elle, paraît déjà être en mouvement vers les nouveaux quartiers commerçants de la Fosse<sup>97</sup>. La dimension maritime de Nantes émerge. Elle n'est pas seulement due à la venue des Castellans. L'idée d'une ville simplement « passive » doit donc être revue. Par leurs initiatives, les Nantais ont su valoriser d'abord les avantages de leur situation de carrefour compte tenu des dynamiques territoriales des zones maritimes proches, puis ont réussi à développer la dimension maritime de leur commerce en attirant les Castellans. Par les interventions ducales qu'ils ont sollicitées, les Nantais ont contribué à la mise en place de mesures qui doivent être considérées comme une réponse à une prise en compte des données du territoire appréhendées par ses habitants, et, en cela, d'une certaine manière, comme un élément d'une politique territoriale contribuant à leur en assurer contrôle et avantages.

Alain GALLICÉ (CRHIA) et Laurence MOAL (CRBC-CERHIO)

## RÉSUMÉ

En 1967, Henri Touchard a dressé le portrait d'une ville passive que la venue des Espagnols au cours du xv<sup>e</sup> siècle ouvrait à l'espace atlantique. Pourtant les Nantais ont fait preuve d'une remarquable capacité d'adaptation et de réaction dans un environnement concurrentiel, en particulier face à La Rochelle. Ils ont su valoriser les avantages de leur situation de carrefour par de nombreuses interventions : mise en place de la prévôté, mesures fiscales, privilèges... Malgré la faible présence des armateurs et marins, cette politique territoriale a permis le contrôle des flux et le renforcement de l'attractivité de la ville. La venue des Castellans favorisée par le pouvoir ducal et les institutions urbaines, à l'initiative des Nantais eux-mêmes, a contribué au développement de la dimension maritime de leur commerce et à l'intégration de la ville aux échanges atlantiques.

94. GALLICÉ, Alain et Philippe, TRÉMEL, « La navigation dans l'estuaire de la Loire... », art. cit., p. 264 et 280.

95. FEHRNACH, Xavier, « Le Port-au-Vin à Nantes xv<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 126, 1990, p. 80-81.

96. MICHON, Bernard, « L'évolution du port de Nantes du xvi<sup>e</sup> siècle au début du xix<sup>e</sup> siècle : entre croissance du trafic et décalage vers l'ouest des installations portuaires », *Bulletin de la Société archéologique et historique de Nantes et de Loire-Atlantique*, t. 146, 2011, p. 142-146.

97. TOUCHARD, Henri, *Le commerce...*, op. cit., p. 353.